Nur für den Dienstgebrauch!

Dies ist ein geheimer Gegenstand im Sinne des § 88 R.St.G.B. in der Fassung vom 24. April 1934. Mißbrauch wird nach den Bestimmungen dieses Gesetzes bestraft, sofern nicht andere Strafbestimmungen in Frage kommen.

Kraftfahrtechnischer Anhang

zu den Allgemeinen Heeresmitteilungen 1942 1. Ausgabe

1. Kraftfahrzeugveränderungsmeldungen.

Es liegt Veranlassung vor, darauf hinzuweisen, daß bei den mit H. V. Bl. 41 Teil B Nr. 635, dem O. K. H. vorzulegenden Veränderungsmeldungen die Bezeichnung Totalausfall nur dann angewendet werden darf, wenn feststeht, daß das Kfz. derartig beschädigt ist, daß eine Weiterverwendung in der Wehrmacht nicht mehr möglich ist.

Zum Beispiel:

bei Versenkung von Schiffen, auf denen die Kfz. verladen waren,

völlige Vernichtung durch Artilleriebeschuß,

völlige Vernichtung durch Auffahren auf eine Mine usw.

In Fällen, in denen Kfz. durch Instandsetzung wieder verwendbar gemacht werden können, ist in Spalte »Neue Dienststelle« der Verbleib des Kfz. anzugeben.

Zum Beispiel:

Angabe der mit der Instandsetzung beauftragten Einheit (Feldpostnummer) oder auf Straße bei ..... wegen ..... stehengelassen.

Es wird bei dieser Gelegenheit darauf hingewiesen, daß außer der Abgabe der obengenannten Meldung die Pflicht der Einheit zum Absetzen des Kfz. im Bestandsnachweis bzw. zum Prüfen einer etwaigen Schuldfrage nach den gegebenen Bestimmungen (H. Dv. 488/2 Nr. 717, H. V. Bl. 1941 Teil C Nr. 811 für das Ersatzheer, H. Dv. 488/5 Nr. 428/429 sowie H. V. Bl. 1941 Teil C Nr. 811 für das Feldheer) nach wie vor besteht.

O. K. H. (Ch H Rüst u. BdE), 9. 12. 41
— 46 g — AHA/Ag K/M/K.

---

2. Einführung von Sonderdieselkraftstoff I (Dieselbenzin).

Mit Rücksicht auf die Dieselkraftstoff-Versorgungslage ist es erforderlich, einen Teilbedarf der Wehrmacht durch Einsatz von Dieselbenzin zu decken. Die Auslieferung von Dieselbenzin beginnt Anfang Januar und ist auf das Heimatkriegsgebiet und die besetzten westlichen Gebiete beschränkt. Verwendungsdauer zunächst bis 31. 3. 1942.

Sonderdieselkraftstoff I besteht aus einem Gemisch von $^2/_3$ Benzin und $^1/_3$ Dieselkraftstoff. Seine Verwendung kann zu motorischen Störungen führen, da der Motor und seine Zusatzaggregate ursprünglich nicht für diesen leichtsiedenden Kraftstoff entwickelt wurde.

Bei Verwendung von Sonderdieselkraftstoff I sind daher die Anordnungen nachstehenden Merkblattes zu beachten:

Merkblatt

Betrieb von Fahrzeug-Dieselmotoren mit Sonderdieselkraftstoff I.

Bei Verwendung von Sonderdieselkraftstoff I, der aus einem Gemisch von Benzin und Dieselkraftstoff besteht, ist folgendes zu beachten:

1. Wartung der Einspritzausrüstung.

Der Schmierung der Einspritzpumpe ist erhöhte Sorgfalt zu widmen, da der Kraftstoff Benzin enthält und eine geringere Schmierfähigkeit besitzt als normaler Dieselkraftstoff. In das Unterteil des Einspritzpumpengehäuses ist somit mindestens alle 1000 bis 1500 km Motorenöl nachzufüllen.

2. Unregelmäßiger Gang des Motors.

Da Sonderdieselkraftstoff I Benzin enthält, ist mit der Bildung von Dampfblasen in der Saugleitung und im Saugraum der Einspritzpumpe zu rechnen. Dampfblasen können zu Unregelmäßigkeiten in der Einspritzung oder gar zu einem völligen Versagen führen. Der Entstehung von Dampfblasen kann folgendermaßen entgegengetreten werden:

a) Es ist darauf zu achten, daß die Saugfähigkeit der Förderpumpe noch gut ist.

b) Es muß für eine gute Durchspülung des Saugraumes der Einspritzpumpe gesorgt werden.

3. Leistung des Motors.

Bei der Verwendung von Sonderdieselkraftstoff I ist infolge des geringeren Liter-Heizwertes gegenüber normalem Dieselkraftstoff ein Leistungsabfall in Kauf zu nehmen. Der Leistungsabfall ist proportional dem Unterschied des spez. Gewichtes von Gasöl und Benzin. Zeigt sich ein größerer Abfall, so ist nachzuprüfen, ob die Einspritzpumpe noch eine genügende Menge fördert oder neu eingestellt werden muß. Der Regelstangenanschlag an der Einspritzpumpe ist jedoch möglichst nicht zu verstellen, um durch Einspritzen einer größeren Menge den Leistungsverlust

auszugleichen, da sonst bei Verwendung von normalem Dieselkraftstoff der Motor überlastet wird und ein Motorschaden eintreten kann.

4. Anlassen.

Beim Anlassen können Schwierigkeiten auftreten. Genügen die gebräuchlichsten Mittel[1]) zur Erleichterung des Anlassens nicht, so ist folgendes durchzuführen:

I. Bei kaltem Motor: Die Einspritzpumpe ist auf ihre Förderleistung zu untersuchen, weil möglicherweise infolge Abnutzung der Pumpenkolben die Fördermenge je Hub bei niedriger Drehzahl zu klein geworden ist. Die Pumpe ist in diesem Fall auszuwechseln.

II. Bei warmem Motor: Infolge von Dampfblasenbildung im Saugraum der Einspritzpumpe kann die Einspritzung ganz oder teilweise aussetzen. Um die Dampfblasen zu entfernen, gibt es folgende Möglichkeiten:

a) vor dem Stillstand eine Zeitlang den Motor im Leerlauf laufen lassen oder

b) die Einspritzpumpe zu entlüften, oder

c) Durchspülung des Saugraumes zur Einspritzpumpe.

O. K. H. (Ch H Rüst u. BdE), 23. 12. 41
— 85 — AHA/Ag K/M (VI E 1).

[1]) (D 635/5, Teil C, Nr. 22b u. 23b »Kraftfahrzeuge im Winter«, Richtlinien für Wartung und Bedienung.)

3. Versorgung der Wehrmacht-Kfz. mit Getriebeölen, Abschmierfetten usw.

— H. M. 1939, Blatt 12, kftechn. Anhang Nr. 40. —

I. Getriebeöl.

Ergänze die laufende Nr. 3 der Anlage I (Getriebeöl).

a

Lieferfirma	Fabrikat	Verwendung im W. Kdo.
Auslieferungslager Prag Shell Mineralölprodukte Vertriebsgesellschaft mbH.	Shell Getriebeöl »HDL«	Protektorat

b

Lieferfirma	Fabrikat	Verwendung im W. Kdo.
Auslieferungslager Prag Shell Mineralölprodukte Vertriebsgesellschaft mbH.	Shell Getriebeöl »HDS«	Protektorat

O. K. H. (Ch H Rüst u. BdE), 22. 12. 41
— 85 d 26/12 — Wa J Rü (W. u. G. 6) VI a.

11005 41 2 A